Die Haftung der Eisenbahn für Hand- u. Reisegepäck.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte

Einer Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Erich Schlemann

Referendar aus Berlin

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Referent: Prof. Dr. J. von Gierke.

1922.

Auszug.

§ 1. Einleitung: Überblick über die gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen.

I. Abschnitt: Der Begriff des Hand- und Reisegepäcks.

§ 2. Die Begriffe des Hand- und Reisegepäcks ergeben sich aus §§ 28 Abs. 1, 30 Abs. 1 E. V. O., ohne jedoch Anspruch auf eine scharf umrissene Defintion erheben zu können; vielmehr gewähren sie einen ziemlich weiten Spielraum, was zwar mit Rücksicht auf die sonstige genaue besonders hinsichtlich der Haftung getroffene Unterscheidung beider Gepäckarten zu Auslegungszweifeln Anlaß bietet, hingegen namentlich beim Reisegepäck wegen des rein subjektiven Charakters des Reisebedürfnisses des einzelnen Reisenden unvermeidlich war. Besonders zu beachten sind für das Handgepäck außer dem angezogenen § 28 noch § 29 E. V. O., für das Reisegepäck neben § 30 E. V. O. die Allg. Abfertigungsvorschrift § 16 Abs. 3 zur E. V. O. und die Allg. Ausführungsbestimmung 3 zu § 30 E. V. O.

II. Abschnitt: Die Haftung für Handgepäck.

§ 3. Für gewöhnliche Güter haftet die Eisenbahn nach dem römisch-rechtlichen Prinzip des Receptum cauponum bis zur höheren Gewalt (§ 456 H. G. B., § 84 E. V. O.), also auch für Zufall. Da nun das Handgepäck während der Reise in der Obhut des Reisenden verbleibt, so entspricht es dem Rechtsempfinden, der Eisenbahn für Verlust (V.), (Minderung) (M.) und Beschädigung (B.) des Handgepäcks die Haftpflicht bis zur höheren Gewalt nur beim Nachweis eines Verschuldens aufzuerlegen. Schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen hätte sich die besondere Aufnahme einer diesbezüglichen Vorschrift in dem § 465 Abs. 3 H. G. B., bezw. § 28 Abs. 4 E. V. O. erübrigt. Immerhin hat diese Gesetzesfestlegung durch § 471 H. G. B. rechtlich erhebliche Bedeutung insofern erhalten, als nunmehr die Eisenbahn ihre Haftung für Verschulden weder beschränken noch gänzlich auszuschließen vermag.

§ 4. Juristisch interessante, aber im Ergebnis für das Publikum nicht wesentliche Streitfragen knüpfen sich an die eisenbahnseitige Haftpflicht für 1.) die in den Schlafwagen eingebrachten Sachen des Reisenden, 2.) Gegenstände, die in beförderten Fahrzeugen belassen sind, 3.) Tiere, insbesondere Hunde, 4.) das im Eisenbahnwagen zurückgelassene Handgepäck, 5.) Beschädigung von Fahrgästen durch das Handgepäck Mitreisender.

III. Abschnitt: Die Haftung für Reisegepäck.

1. Kap.: Voraussetzung der Haftung.

§ 5. Im Gegensatz zum Handgepäck wird hinsichtlich des Reisegepäcks ein besonderer Beförderungsvertrag geschlossen, der allerdings in der Regel mit einem Personenbeförderungsvertrag verbunden ist. Zum Abschluß desselben ist die Auflieferung und die Annahme des Reisegepäcks durch die Eisenbahn erforderlich. Wann erfolgt aber die Annahme und damit der Beginn ihrer Haftpflicht? Eine analoge Heranziehung des für den gewöhnlichen Gütervertrag maßgebenden § 61 Abs. 1 E. V. O. scheitert an der gegenüber dem Frachtbrief anders gearteten rechtlichen Natur des Gepäckscheins. Es hat deshalb der Gesetzgeber eine klare Entscheidung durch § 32 Abs. 6 E. V. O. getroffen. Darnach sind die nach erfolgter Annahme vor sich gehenden Abfertigungshandlungen, insbesondere Ausstellen und Aushändigung des Gepäckscheins, für den Vertragsschluß und Beginn der eisenbahnseitigen Haftpflicht vollkommen gleichgültig (anders R. G. St. Bd. 35 S. 223).

2. Kap.: Fälle der Haftung.

§ 6. Die E. V. O. macht in der äußeren Anordnung einen scharfen Unterschied zwischen der Haftung für V., M., und B. einerseits (§ 35 ff., Abschn. VIII.) und der im § 37 ausschließlich geregelten Lieferfristüberschreitung (L.) andrerseits. Im Falle des V. hat der Reisende die Wahl zwischen der an eine 14tägige Präklusivfrist geknüpften Verlustentschädigung und, falls das Gepäck später wieder aufgefunden wird, dessen Auslieferung und der damit verbundenen Gegenleistung (§ 36 E. V. O.). Diese Rechte sind dem Reisenden auch bei der M. jedoch nicht bei der B. seines Reisegepäcks zuzuerkennen. Indes tritt sowohl bei V., M. wie B. die strenge Haftung der Eisenbahn bis zur höheren Gewalt ein; sie beschränkt sich jedoch auf die Dauer des Beförderungsvertrages, d. h. von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung des Reisegepäcks an die rechte Person, am rechten Ort und zur rechten Zeit.

§ 7. Die Haftung für L. mußte, obwohl das Prinzip der strengen eisenbahnseitigen Haftpflicht auch auf sie Anwendung findet, einigen Abweichungen unterworfen sein, die sich nach Maßgabe der im § 37 Abs. 1 E. V. O. vorgesehenen Modifikationen ergeben.

§ 8. Der häufig eintretende Fall, daß hinsichtlich desselben Reisegepäcks eine Haftung zugleich für V., M., B. und L. begründet wird, bereitet nur Schwierigkeiten hinsichtlich der Kumulierungszulässigkeit von Ansprüchen wegen gänzlichen V. und L., da eine für gewöhnliche Güter durch § 94 Abs. 3 E. V. O. im bejahenden Sinne getroffene Regelung für das Reisegepäck im § 37 E. V. O. unterlassen worden ist. Trotzdem ist aus Billigkeitsgründen einer analogen Anwendung stattzugeben.

3. Kap.: Haftausschließungsgründe.

§ 9. Im Fall des V., der M. und B. des Reisegepäcks kann sich die Eisenbahn gemäß § 456 H. G. B., bezw. §§ 35 Abs. 1, 84 E. V. O. von ihrer Haftpflicht befreien, sofern sie den nicht leicht zu führenden Beweis erbringt, daß der Schaden auf eine nicht von ihr zu vertretende Tatsache zurückzuführen ist, nämlich auf 1.) das Verschulden des Verfügungsberechtigten, 2.) eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, 3.) höhere Gewalt, 4.) äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung, 5.) die natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks, insbesondere innerer Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage. Diese Fälle lösen eine Fülle von Rechtsfragen aus.

§ 10. Für eine Reihe von Gefahren, denen das Reisegepäck ausgesetzt ist, wird durch § 459 H. G. B., bezw. §§ 35 Abs. 1, 86 E. V. O. eine Milderung der eisenbahnseitigen Haftpflicht begründet, so bei 1.) äußerlich anerkannten Verpackungsmängeln, 2.) der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Reise-

gepäcks, 3.) bei lebenden Tieren. Die Bedeutung dieser Paragraphen liegt aber vor allem in der für die Eisenbahn, im Gegensatz zu den im § 9 angezogenen, erleichterten Beweisführung, weshalb auch diese Haftausschließungsgründe im Schrifttum zutreffend als „bevorrechtigte" charakterisiert werden.

§ 11. Im Falle der L. ist die Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen, wenn die L. von einem Ereignisse herrührt, daß die Eisenbahn weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte (§ 37 Abs. 3 E. V. O.). Die aus dem Gesetzestext nicht zu gewinnende Haftung bis zur höheren Gewalt geht zweifelsfrei aus der Entstehungsgeschichte des dem § 37 E. V. O. entsprechenden § 466 H. G. B. hervor.

4 Kap.: Die Höhe des Schadenersatzes.

§ 12. Für die Höhe des Schadensersatzes setzt die E. V. O. analog dem H. G. B. einen verschiedenen Maßstab, und zwar zunächst für die Berechnung des Schadens bei V. und M. fest. Es wird grundsätzlich, ausgehend von dem Prinzip der Erstattung nur des wirklichen eingetretenen Schadens, der gemeine Handelswert des Reisegepäcks zur Zeit des Vertragsabschlusses zu Grunde gelegt. Neben dieser Geldentschädigung gebührt dem Reisenden noch der Ersatz schon bezahlter Gepäckgebühr und sonstiger Kosten (§ 457 H. G. B., §§ 35 Abs. 1, 88 E. V. O.).

Bei B. des Reisegepäcks ist für die Minderung des im Abs. 1 des § 88 E. V. O. bezeichneten Wertes Ersatz nach der Vorschrift des Abs. 2 zu leisten, eine Bestimmung, deren Auslegung in verschiedener Weise erfolgt ist.

§ 13. Da dem Reisenden nicht immer mit der Erstattung lediglich des gemeinen Handelswertes gedient ist und diese Regelung in Anbetracht der strengen eisenbahnseitigen Haftpflicht eine wenn auch gerechtfertigte Milderung des Umfangs ihrer Haftung erscheint, so hat der Gesetzgeber die Ersatzpflicht über den gemeinen Handelswert hinaus erhöht für den Fall, daß der Reisende sein Interesse an der Lieferung gegen Zahlung einer entsprechenden Prämie in Gestalt eines festgesetzten Betrages deklariert, den er bei V., M. oder B. beanspruchen kann (§§ 35 Abs. 1, 93 E. V. O.). Arge Rechtsunsicherheit rufen hier die Bestimmungen des § 32 Abs. 2 Satz 2 in Verbindung mit § 35 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 E. V. O. hervor.

§ 14. Die Höhe des Schadenersatzes bei der L. ergibt sich aus dem Wortlaut des § 37 E. V. O., der verschiedene Scalen beim nachgewiesenen und beim nicht nachgewiesenen oder nicht entstandenen Schaden und in beiden Fällen wiederum bei Angabe und bei fehlender Angabe des Interesses an der Lieferung aufstellt.

§ 15. Eine Verschärfung der eisenbahnseitigen Haftung tritt besonders dann ein, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seitens der Eisenbahn herbeigeführt wurde insofern, als hier der volle Schaden, umfassend die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinns, zu ersetzen ist, und zwar in allen Fällen sowohl beim V., bei der M., der B. wie der L. (§§ 457 Abs. 3, 466 Abs. 4 H. G. B., §§ 35 Abs. 1., 95, 37 Abs. 4 E. V. O.).

5. Kap.: Die Verwirkung der Ersatzansprüche des Reisenden.

§ 16. Die Verwirkung erfolgt bei Aufgabe von beförderungsgefährlichem Reisegepäck, d. h. die Haftung der Eisenbahn ist auf Grund des Beförderungsvertrages überhaupt ausgeschlossen (§§ 35 Abs. 1, 96 E. V. O.), also auch ausnahmsweise selbst dann, wenn ihr Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt. Allerdings ergeben sich beim konkurrierenden Verschulden recht zweifelhafte Rechtslagen.

Stark bestritten ist die Frage, ob die Eisenbahn mit ihrer Berufung auf §§ 35 Abs. 1, 96 E. V. O. bei nicht vorschriftsmäßiger Aufgabe von solchen Reisegepäckstücken durchgreift, welche die Eisenbahn gestützt auf die Allg. Ausführungsbestimmung Nr. 2 zu § 54 E. V. O. als Kostbarkeiten ansieht (Gegenstände, bei denen der Wert für 1 Kg. der Ware 15,00 Mk. übersteigt). Diese Ausführungsbestimmung steht aber mit dem Kostbarkeitsbegriff des H. G. B. im Widerspruch. Es muß daher die aufgeworfene Frage verneint werden (ebenso R. G. Z. Bd. 101 S. 88/89).

6. Kap.: Das Erlöschen der Haftung.

§ 17. Im gewöhnlichen Frachtrecht erlischt die Haftung der Eisenbahn durch Bezahlung der Fracht und vorbehaltlose Annahme des Gutes. Die Anwendung des maßgebenden § 97 E. V. O. auf das Reisegepäck ist entgegen der herrschenden Ansicht zu bejahen, da die Eisenbahn sonst vor den Ersatzansprüchen des Reisenden nicht geschützt wäre. Um jedoch für den Reisenden Härten zu vermeiden, ist dieser Grundsatz vom Gesetzgeber durch einige Ausnahmen durchbrochen worden (Vgl. §§ 438, 464 H. G. B., §§ 35 Abs. 1, 97 Abs. 2 Nr. 1, 3, 4).

§ 18. Die Haftung erlischt ferner durch Verjährung, und es erscheint durchaus gerechtfertigt, wenn für die Eisenbahn als Ausgleich ihrer strengen Haftpflicht und mit Rücksicht auf die rasche und endgültige Erledigung etwaiger Reklamationen eine kürzere Verjährungsfrist als im B. G. B. durch §§ 35 Abs. 1, 98 E. V. O. normiert ist. Damit ist aber eine erschöpfende, die Vorschriften des B. G. B. durchweg beseitigende Regelung nicht getroffen, so daß subsidiär die Verjährungsvorschriften des B. G. B. zur Anwendung gelangen.

Bei vorsätzlicher Herbeiführung des V., der M., B. oder L. sind die §§ 439, 414 Abs. 4 H. G. B., §§ 35 Abs. 1, 98 Abs. 6 E. V. O. hervorzuheben.

IV. Abschnitt: Die Haftung für die an der Aufbewahrung und Beförderung des Gepäcks Beteiligten.

§ 19. Sowohl bei Hand- wie Reisegepäck haftet die Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient, ausschließlich, d. h. unter Ausschaltung der Inanspruchnahme des einzelnen Schadensverursachers durch den Reisenden. Lebhaft ist bestritten, ob eine gleiche Haftung der Eisenbahn für ihre Gepäckträger eintritt, zumal eine klare Lösung aus § 30 Abs. 1 und Abs. 4 E. V. O. nicht zu gewinnen ist.

Eine besondere Würdigung hat die amtliche Gepäckaufbewahrung durch § 39 E. V. O. erfahren. Hier haftet die Eisenbahn als Verwahrer, wiederum ausschließlich. Obwohl nun im Verwahrungsrecht in erster Linie die Vertragsabreden und beim Fehlen solcher nur hilfsweise die gesetzlichen Bestimmungen herangezogen werden dürfen, kann diese Vertragsfreiheit der Eisenbahn wegen ihrer tatsächlich monopolähnlichen Stellung aus § 39 Satz 2 E. V. O. nicht zugebilligt werden, und folgeweise ist die Allg. Ausführungsbestimmung Nr. 1, 7 zu § 39 E. V. O., nach der die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden für V., M., B. oder L. bis zum Höchstbetrage von 500 Mk. ersetzt, gemäß § 471 Abs. 2 H. G. B. für nichtig zu halten (dagegen R. G. Z. Bd. 98 S. 93).

§ 20. Hinsichtlich der Haftung mehrerer an der Beförderung beteiligten Bahnen ist nur die Bestimmung § 100 Abs. 1 E. V. O. (aber nicht die des Abs. 2 bis 4) auf das Reisegepäck analog anwendbar.

§ 21. Schluß: Kurze Würdigung der durch die Reichseisenbahn protegierten sog. Reisegepäckversicherungen, deren unverkennbarer Vorzug hauptsächlich darin besteht, daß gegenüber der prinzipiellen Haftpflicht der Eisenbahn nur in Höhe des gemeinen Handelswertes hier im Falle der richtigen Versicherung vollständiger Schadensersatz gewährt wird.